notiziario della SAT DLF Udine

Numero 14 Anno 4 (3) Settembre 1999

# Le novità dell'orario estivo delle ferrovie

## Introduzione

Eccoci arrivati al consueto appuntamento che **il tender** dedica alle novità dell'orario estivo delle FS, dopo aver già dato alcune anticipazioni di massima in un precedente articolo dedicato alla divisionalizzazione per aree operative cui sono state sottoposte le nostre ferrovie.
Cominciando la lettura dell'Orario Ufficiale, si nota subito nelle prime pagine l'assenza dell'utile riassunto delle principali modifiche apportate alla programmazione dei treni sulla rete FS: questo ha reso in parte difficile il compito di redazione del presente articolo a seguito del confronto che si è dovuto fare tra i singoli quadri e quelli dell'orario invernale.
Iniziamo allora con uno sguardo alla nostra regione.

## Friuli-Venezia Giulia

Dopo aver sentito parlare di Euro a destra, a manca ed anche oltre, ora ci toccherà sentire ripetere questo termine anche sui nostri binari. Infatti, arriva l'Eurostar anche nel Friuli-Venezia Giulia, precisamente con un collegamento espletato da ETR 500 tra Trieste e Roma, con il viaggio di andata al mattino (si è a Termini alle ore 13,05, giusto in tempo per il pranzo) ed il viaggio di ritorno in tarda serata (si è a casa prima di mezzanotte). Gli orari di passaggio per i nostri gusti visivi e fotografici sono però poco appetibili, a meno di pernottare lungo i binari.
Comode coincidenze alla stazione di Mestre permettono di servire agevolmente anche gli altri capoluoghi di provincia regionali, oltre a Treviso.
L'Eurofernovità non giunge però a scapito di altri treni per Roma, in quanto sono confermati gli IC Miramare (con proseguimento su Salerno, via Cassino ma solo in direzione sud; verso nord il treno percorre l'itinerario via Formia) e IC Nievo, che come materiale rotabile hanno la solita composizione di vetture Gran Confort e Z1/Z (rispettivamente per la prima e la seconda classe), più la vettura ristorante Self-Service, che espleta servizio sul tratto Udine-Roma e viceversa (entrambi gli IC, è da ricordare, sono composti dalla sezione per Trieste e da quella per Udine).
Sempre per i collegamenti su Roma, piccole variazioni di orario (questione di minuti) ha ricevuto l'EC Romulus, i cui due convogli si incrociano ora a Udine, come ai vecchi tempi, con una sosta di 6 minuti, poco dopo le ore 14; il tempo di percorrenza è di circa 7 ore ed il treno entra alla stazione Santa Lucia di Venezia.
Diventa IC la Freccia delle Dolomiti ed assume il nome di Giorgione (grande Giorgio? Forse in onore di qualche socio Sat? Mah!) sul percorso Udine-Milano pomeridiano; vi è una riduzione dei tempi di percorrenza e la perdita della storica sezione per il Cadore, che dava il nome al convoglio istituito ai tempi delle Olimpiadi di Cortina. La composizione è diventata ora la tipica di un IC, in sostituzione delle precedenti carrozze tipo X: 6 carrozze Z1 e Z e 3 carrozze Gran Comfort (a volte, al posto delle GC si possono vedere le Z di prima classe nella nuova livrea), con titolare una E 656 del deposito di Bologna oppure una E 444 del deposito di Milano.
Invariato l'altro collegamento Udine-Milano svolto con l'IC Fogazzaro, di primo mattino verso Piazza Affari e di ritorno alla sera.
Sulla Bassa Friulana appare un nuovo IC Trieste-Livorno, denominato Tigullio (il treno esisteva già prima, ma su altro percorso), che compie l'intero viaggio solo nella direzione Adriatico-Tirreno; infatti, in senso inverso il treno parte da Milano ed ha un nome più confacente alla città giuliana: Svevo.
Per i collegamenti notturni, viene ripristinato il servizio Trieste-Roma, in composizione all'Exp Udine-Napoli, il quale si attesta ora alla stazione centrale anziché a quella di Campi Flegrei. La sezione giuliana, anch'essa fino alla città partenopea, ha in composizione vetture letto del tipo T2 e T3 e viene agganciata al treno principale nella stazione di Mestre.
L'orario di arrivo nella capitale (si arriva ora alla stazione Tiburtina, anziché Termini) è posticipato dopo le ore 7 (non si poteva chiedere di meglio), mentre la sezione di Udine entra anche a Santa Lucia per servire la città di Venezia.
In questo modo si garantisce un ottimo collegamento notturno dalla nostra regione verso la capitale, si serve anche il turismo che si sposta da piazza San Marco a piazza San Pietro e si sopiscono le polemiche che erano scaturite lo scorso autunno contro la decisione delle ferrovie di isolare praticamente Trieste dai centri del potere romano.
L'Exp Triveneto, Trieste-Lecce (CC da Trieste, con WL Venezia-Lecce e soppressione della WL Venezia-Bari), non transita più per Bologna in quanto viene istradato via Ferrara-Ravenna-Rimini, ma senza fermate intermedie. Il guadagno sui tempi di percorrenza è notevole.

Per le relazioni internazionali che interessano il Friuli-Venezia Giulia, non c'è più traccia nell'orario estivo dell'Exp Praga-Venezia-Rimini: si pensava che questo collegamento fosse un appuntamento fisso (visto che circolava periodicamente anche in inverno), invece tutto ad un tratto scompare definitivamente nonostante viaggiasse discretamente affollato e l'anno scorso avesse in composizione anche un carro per le auto al seguito. Che sia una vittoria dell'autobus, visto le linee stradali che ci sono sul medesimo percorso, con deviazione fino alla Piazza Rosa dei Venti di Lignano Pineta? A tal proposito, va aggiunta la considerazione che con l'interruzione della galleria dei Tauri sull'autostrada Villaco-Salisburgo, i pullman che arrivano dalla Repubblica Ceca sono costretti a lunghe deviazioni con un allungamento dei tempi di viaggio di alcune ore. Forse con il treno era meglio.
Sparisce anche l'IC Kras, Zagabria-Trieste: era il treno delle nuove repubbliche ex jugoslave che era stato istituito nel 1992 con percorrenza fino a Venezia, carrozze HŽ nella nuova livrea e pubblicizzato come il secondo treno (dopo l'EC Mimara) di maggior prestigio per le ferrovie croate e slovene.
In verità, negli ultimi tempi era diventato un autoservizio, anche se questo limitato al tratto Villa Opicina-Trieste.
All'estero, questo treno aveva anche una sezione Zagabria-Pola (sarebbe interessante capire che fine ha fatto anche questo collegamento con la città dell'arena).
Al posto del Kras, circola ora un Exp Lubiana-Trieste, composto con materiale rotabile SŽ e limitato ai giorni lavorativi: inutile spiegare la finalità commerciale di questo treno, con la speranza che favorisca la riduzione delle autolinee parallele tra le due città.
Soppressi anche gli effimeri collegamenti Venezia-Postumia e Lubiana-Venezia (periodici per turisti).
Il treno a lunga percorrenza Venezia Express (che un tempo, cioè fino al 1991, raggiungeva Skopje ed Atene), oltre alla sezione per Budapest (con WL e CC) ed alla WL periodica per Mosca, porta ora anche delle carrozze dirette (anche WL) Venezia-Belgrado, Venezia-Bucarest e Venezia-Cluj (in Romania).
Le ultime due sezioni citate dovrebbero raggiungere le loro destinazioni non via Budapest, bensì via Belgrado-Timisoara: tuttavia, essendo l'orario estivo stato predisposto con molti mesi di anticipo rispetto alla sua entrata in vigore ed essendo intervenuti nel frattempo fenomeni di destabilizzazione nei Balcani, è certo che prima di vedere le carrozze per Belgrado passeranno ancora molti anni.
Budapest può essere raggiunta anche con l'Exp Drava (da Venezia), unico treno espresso in Italia (esclusi i servizi periodici con auto al seguito) ad avere in composizione una carrozza ristorante (delle ferrovie ungheresi MÁV). Questo treno non segue l'itinerario via Zagabria, ma dopo Lubiana punta a decisamente a nord, lungo una linea ferroviaria in contestazione tra Slovenia e Croazia in quanto per pochi chilometri "sfonda" in territorio croato e le HŽ chiedono adeguati pedaggi di transito (quando la Jugoslavia era unita, non c'erano di questi problemi ed è per questo che la Slovenia sta costruendo una nuova ansa per evitare di oltrepassare il confine).

Nulla di nuovo anche sull'Austria: EN Remus (senza fermate in Friuli per limitare le soste data la qualità del treno, dicono, mentre ora ferma anche a Ferrara e Rovigo!), EC Romulus (con carrozze Roma-Vienna Westbahnhof verso nord e Linz-Roma verso sud), EN San Marco (con servizio biciclette al seguito, sempre via Gorizia, con WL del tipo P e composizione raddoppiata nei fine settimana), Exp Gondoliere (che da Villaco prosegue su Vienna con l'IC Hugo von Hofmannstahl, che porta anche carrozze da Monaco di Baviera), Adria Express (periodico su Ancona, con servizio auto al seguito per Mestre e Rimini) ed Exp Vienna-Firenze, assicurano i limitati collegamenti con la città del Prater (o del commissario Rex, se volete).
Per l'Exp Gondoliere, va ancora ribadito che la sezione limitata a Tarvisio dovrebbe proseguire fino a Villaco, dove molti passeggeri scendono per prendere l'EC Mimara per Monaco-Berlino (naturalmente, questa coincidenza non è indicata nei quadri orari italiani).

## Resto d'Italia

Ampliando ora lo sguardo all'ambito nazionale, possiamo trovare due nuovi ICN (cioè gli Intercity notte, con WL e CC di nuova generazione o ristrutturate): Subalpino Torino-Roma (con in composizione anche WL Milano-Roma, via Voghera) e Conca d'Oro Roma-Palermo. Quest'ultimo convoglio, che viene istradato via Cassino-Caserta ed ha in composizione una carrozza ristorante, fa parte del nuovo sistema ideato dalle FS del c.d. "treno-staffetta", che partendo alle 18 da Milano con un Eurostar permette di essere nel capoluogo siciliano alle 11 del mattino successivo scendendo dall'ICN: la coincidenza è garantita a Termini sullo stesso marciapiede e permette un risparmio di 2 ore e 40 minuti rispetto al collegamento diretto (Exp Trinacria).
L'IC Peloritano (quello che veniva effettuato con le ALe 601) Palermo-Roma, è ora prolungato fino a Firenze, ma la carrozza Risto-Bar fa servizio solo tra Termini e Villa San Giovanni.
Firenze è altresì collegato ora con Napoli anche con un nuovo IC, Petrarca, che corre tra Venezia e Napoli (via Firenze appunto), ma solo nei post-festivi.
Da Venezia, limitatamente al periodo 25 giugno - 13 agosto e solo al venerdì, parte un IC, denominato Tintoretto, che con 13 ore di viaggio collega la laguna con Reggio Calabria (dovrebbe essere il primo collegamento diurno nella storia delle nostre ferrovie tra i Mori di Venezia ed i Bronzi di Riace).
L'IC Maremma Milano-Grosseto prosegue ora fino a Civitavecchia (per coloro che decidono di imbarcarsi sui traghetti per la Sardegna), men-

tre l'Exp 1911 tutto WL, CC e auto al seguito Milano-Roma, porta ora in composizione una WL Milano-Orte, che sganciata a Terentola prosegue sulla destinazione finale via Perugia, Foligno e Terni.
Sono confermati i servizi notturni di auto al seguito istituiti nel 1998 quali il Torino-Foggia e Mestre-Villa San Giovanni: quest'ultimo aumenta la frequenza in quanto ora circola ogni venerdì (il convoglio senza carri auto non raggiunge comunque Venezia).
Risulta confermato anche nell'orario estivo il servizio a trazione termica più lungo d'Italia sia per percorrenza che per tempo di viaggio: il diretto Palermo-Modica, via Caltanissetta-Gela, svolto con le ALn 663 del deposito di Palermo, che per percorrere i 334 chilometri dei due estremi impiega quasi 6 ore (speriamo almeno che ci sia l'aria condizionata).
Dalla fine del 1998 è da registrare poi la riapertura della linea faentina nel tratto Firenze-Borgo San Lorenzo, via Fiesole: ora, con l'orario estivo, le coppie di treni sono state portate a 18 (svolte con ALn 668 e 663 del deposito di Siena), 4 delle quali proseguono per Faenza e l'apertura della fermata San Marco, in centro a Firenze (in questo caso, tutte le corse sono attestate alla stazione di Campo di Marte); sull'altro itinerario Firenze-Borgo San Lorenzo via Pontassieve, due treni proseguono su Ravenna (qui le corse, invece, raggiungono Santa Maria Novella).
Ancora per quanto riguarda le nuove ferrovie, non si può non citare l'avvio dei servizi del c.d. Malpensa Express, cioè la navetta ferroviaria che con 40 minuti di viaggio collega ogni mezz'ora la stazione FNM Cadorna a Milano con il nuovo aeroporto hub della Malpensa.
Il nuovo servizio, che è espletato con i TAF in nuova quanto accattivante livrea, è stato pubblicizzato sulla stampa come una compressa effervescente da prendere in caso di congestione da traffico o acidità da tassametro: veramente un treno con le bollicine!!
Per le relazioni internazionali, un nuovo treno apposito collega Bruxelles con Venezia, con servizio auto al seguito da Schaerbeck a Mestre; la capitale belga è collegata anche con Roma a mezzo della Freccia del Tirreno (via Genova-Chiasso e servizio auto al seguito sempre per il terminal di Schaerbeck).
Nuovi treni con servizio auto al seguito collegano ora Zurigo con Bari, Lamezia Terme e Villa San Giovanni (data la lunghezza del viaggio è un bel risparmio sull'usura degli pneumatici, non c'è che dire).
Nuovi nomi per nuovi e vecchi IC internazionali: Insubria per il Singen-Milano (ma che razza di nome è?); Monte Rosa per il Ginevra-Milano; Vallese per il Milano-Ginevra; Monte Ceneri per il Milano-Singen (il nome deriva dall'omonimo passo stradale nel Canton Ticino).
L'EC Monteverdi già da metà dell'autunno scorso è stato sostituito dal Pendolino della società Cisalpino (con perdita della sezione per Basilea e nuovi orari); nuovo Pendolino celeste/bianco anche tra Firenze e Zurigo.

## Carinzia

L'interruzione dell'autostrada Villaco-Salisburgo a causa del grave incidente verificatosi il 29 maggio 1999 nella galleria dei Tauri, ha avuto come effetto un potenziamento del servizio ferroviario, sia come navetta per i veicoli tra le stazioni di Mallnitz e Böckstein (Autoschleuse Tauerntunnel), sia come nuovi servizi di auto al seguito tra la Carinzia ed il Salisburghese. In questo caso, quattro IC (due per senso di marcia) portano ora i carri per le auto al seguito, con un'accettazione delle vetture entro i 20 minuti dalla partenza del treno.
I prezzi di questi servizi straordinari sono concorrenziali: l'auto paga 50,- DM mentre per i viaggiatori si va da 31,- DM per un passeggero fino a scendere a 13,- DM nel caso si viaggi in quattro. Ad esempio, un viaggio Villaco-Salisburgo in quattro persone + auto, costa poco meno di 102mila lire per tratta!
Questi servizi aggiuntivi si sommano a quelli tradizionali estivi con auto al seguito che collegano Francoforte, Amburgo e Berlino con Villaco.
Di estendere questi servizi con auto al seguito fino in Friuli-Venezia Giulia a beneficio delle spiagge dell'Alto Adriatico naturalmente non se ne parla ancora, nonostante che già due anni fa lo scrivente abbia fatto una proposta ben circostanziata alle FS!
Va inoltre rilevato che la navetta ferroviaria per le auto sotto il tunnel dei Tauri non è molto frequentata: infatti, il 12 giugno, oltre alla vettura con lo scrivente, sul treno erano imbarcati solo altri tre veicoli (due con targa tedesca ed uno con targa slovena) ed il viaggio, per quanto corto esso sia (15 minuti), fa un po' impressione a causa dell'usura e della geometria non regolare del binario che dà luogo a preoccupanti zig-zag dei vagoni con evidenti riflessi sulle auto caricate (e sui relativi passeggeri). La gran parte del traffico preferisce invece seguire l'itinerario della Felbertauernstrasse, verso Kitzbühel e Kufstein.

## Slovenia

Nell'orario 1999/2000 sono stati confermati l'EC Mimara (Zagabria-Lubiana-Berlino), l'Exp Lisinski (notturno con WL e CC, Zagabria-Lubiana-Monaco di Baviera), il Simplon Exp (notturno con WL e CC, Vincovci-Lubiana-Ginevra), nonché l'Exp periodico per turisti con WL, CC e auto al seguito Vienna-Fiume-Capodistria (il treno viene diviso a Lubiana). Si è già riferito nel nuovo Exp Lubiana-Trieste.
Risulta invece soppressa per cause di forza maggiore la sezione creata lo scorso mese di gennaio (con WL e CC) Lubiana-Skopje, che fino alla capitale jugoslava circolava in composizione all'Exp Monaco-Belgrado.
Nei collegamenti interni va segnalato l'IC Maribor-Capodistria (anche con sezione da Murska Sobota), composto in maggior parte dalle nuove carrozze di costruzione austriaca SGP (come quelle ÖBB che circolano anche sull'EC Romulus, con i fanali di coda sugli spigoli), ma senza aria condizionata e con velocità massima di 120 km/h (titolare del treno è una locomotiva elettrica di costruzione francese). La nuova livrea delle SŽ è costituita da due fasce orizzontali discontinue, una verde acqua ed una rosa, su uno sfondo grigio scuro. Questo treno ha in composizione anche una carrozza ristorante. I cartelli di percorrenza sono posizionati all'interno del finestrino delle porte delle carrozze (secondo uno stile tedesco, successivamente ripreso anche in Austria).
Stessa composizione ha anche l'IC

Galeb, che circola solo il sabato da fine giugno all'inizio di settembre, collegando Maribor con Capodistria essenzialmente per i turisti che vogliono raggiungere la costa istriana.
Con riferimento alla stazione di Capodistria, va segnalata la particolarità dell'impianto che ha 4 binari di testa, con marciapiedi privi di pensilina coperta e numerati da 8 a 11 (e non c'è traccia degli altri sette binari!); la stazione possiede anche due rampe di carico per le auto: su una è "parcheggiato" un carro per le auto al seguito ancora con le scritte delle JŽ, probabilmente preda di guerra, in quanto fino al 1991 serviva per il collegamento notturno Belgrado-Capodistria. Dallo stato di degrado nel quale versa questo carro, è sicuro che esso non è stato mai più spostato da allora.
In totale, la stazione di Capodistria vede arrivare giornalmente 7 treni (e altrettanti partire), ma ben tre circolano solo il sabato. E' quindi un movimento assai limitato, mentre nell'antistante terminal autobus il continuo via vai di pullman dell'ultima generazione (con aria condizionata e rigorosamente di fabbricazione tedesca) la dice lunga su come si fa trasporto pubblico in Slovenia.
Concludiamo con la solita curiosità: il collegamento notturno Vienna-Bregenz viene svolto con l'EN "Radio Oberösterreich". La particolarità è che il treno, pur circolando sempre in territorio austriaco, sia stato incluso nella classificazione internazionale degli EuroNotte; inoltre, anche il nome è abbastanza fuori del comune, visto che fa riferimento ad un'emittente radiofonica locale. Quello che è certo, è che i viaggiatori di questo treno saranno sicuramente allietati da buona musica durante il loro viaggio.

Alessandro Fanutti

## Dalla Settimana Enigmistica

Lo scrittore francese Alphonse Allais disse una volta:
«Le tariffe ferroviarie sono fissate in modo idiota. E' evidentemente ridicolo concedere uno sconto per il ritorno: bisognerebbe, invece, far pagare un supplemento, per punire la gente dell'errore di tornare indietro!».

# Transport '99 a Monaco

Si è tenuta a Monaco di Baviera dall'8 al 12 giugno l'ultima edizione di questo secolo della "Transport", la più importante fiera europea dei trasporti e della logistica.
Nella degna cornice dei padiglioni della nuova fiera di Monaco, sorta sugli spazi del demolito aeroporto di Riem, si potevano visitare gli stands di molte ferrovie europee, tra i quali quello della DB-Cargo, che era veramente immenso e dominato dalle tonalità del rosso cupo, che è il colore della divisione merci della ferrovia tedesca.
All'esterno dei capannoni erano parcheggiati diversi veicoli ferroviari, ma per i mezzi di trazione l'unica locomotiva esposta era la E 412.013 delle FS, che riportava sulle fiancate anche i loghi della SBB CFF, primo segno tangibile della "Cargo SI", la joint-venture tra le ferrovie italiane e quelle svizzere per la gestione congiunta del servizio merci.
Nello stand della Krauss-Maffei, alcuni modelli in scala rappresentavano invece le diverse varianti di locomotive che sono derivate dalla Eurosprinter: da ultima, la BR 152 per la DB-Cargo, con una velocità massima di 140 chilometri all'ora ed una potenza di 6.400 kW.

Alessandro Fanutti

*La 152 DB Cargo*

# Notizie Flash

Il giorno 14 luglio è stato effettuato un treno speciale per l'istituto salesiano "Bearzi" che ha portato in gita a Gardaland i ragazzi che frequentano il centro vacanze. Il treno è partito dalla stazione di P.M. Vat ed è arrivato fino alla stazione di Peschiera del Garda. Era composto da 6 carrozze tipo MDVE, di cui una di prima classe, e da una pilota MDVC. La locomotiva titolare era la E 652 067 del deposito locomotive di Udine. Durante questo viaggio ho avuto la possibilità di vedere la E 652.126 del deposito di Udine, che secondo il modello della Lima appena uscito, porta il nuovo marchio FS. Purtroppo il marchio è ancora quello vecchio… Oltre a questo sono rimasto colpito da convogli reversibili di ben 14 carrozze!!! Lorenzo Pantani

Durante la seconda settimana di luglio sono state cambiate le traversine e le rotaie di alcuni binari dello scalo ZAU di Udine.

Denis Carlutti

Le E 636 che erano assegnate al deposito di Trieste vengono ora trasferite a quello di Udine.

Carlo Pravisano

La E 412.004 ha effettuato nel mese di agosto alcune corse tra Klagenfurt e Zeltweg per prove tecniche e per l'istruzione dei macchinisti austriaci.

Roberto Chiandussi

# Venduta la CONRAIL

E' giunto a completamento negli Stati Uniti ed è divenuto ufficiale l'assorbimento, costato 10,2 miliardi di dollari, della compagnia ferroviaria Conrail da parte di altre due imprese del settore quali la Norfolk Southern (NS) e la CSX, che ora effettuano i servizi della Conrail con i nomi di NS e CSX. Con questo acquisto, le due società sono entrate nel ricco mercato del nord est americano.
La Conrail era nata nel 1976 dall'unione, decretata dal Congresso di Washington, di alcune compagnie ferroviarie in fallimento.
Ora, la NS e la CSX controllano praticamente tutte le tariffe per il traffico merci della regione ad oriente del Mississippi; la loro rete si estende per 72.000 chilometri, da Montreal in Canada, fino a Miami in Florida e da Boston nel Massachusetts fino a Kansas City nel Montana.

Alessandro Fanutti

# Speciale Pontebbana

## Siti fotografici

Parte 2ª

Pubblichiamo la seconda parte dell'articolo dedicato ai siti fotografici della Pontebbana (il primo è stato pubblicato sul n° 4 de **il tender**, questo era stato sempre rinviato per esigenze di spazio) per segnalare i punti migliori dove scattare le ultime foto su questa linea che sta per andare in pensione. Infatti in dicembre è prevista l'apertura del tratto Pontebba-Valbruna, l'anno prossimo (o al più tardi nel 2001) l'ultimo tratto Valbruna-Confine.

## Malborghetto/ Malborghet - Tarvisio Centrale/ Tarvis HBF

Riprendiamo il discorso interrotto la volta scorsa nella stazione di Malborghetto. Dopo aver eseguito le foto a questa stazione riprendiamo la marcia verso nord. Subito dopo la stazione di Ugovizza si trovano due siti abbastanza vicini tra loro e discretamente spettacolari (nel senso di ripresa paesaggistica). Appena oltrepassato il paese omonimo, sulla destra si trova il P.L. della strada che conduce a Valbruna ed all'autostrada, si parcheggia l'auto nelle vicinanze. Le foto migliori si ottengono con i convogli provenienti da Tarvisio. Il secondo è posto un centinaio di metri più avanti lungo la statale, poco prima di giungere al sovrappasso autostradale, parcheggiate. Anche qui le migliori inquadrature si ottengono con i convogli provenienti da Tarvisio. Poco dopo aver oltrepassato il succitato manufatto troverete il bivio per il Lussari (il santuario che ne corona la cima ed i suoi dintorni meritano una visita; la salita avviene con una cabinovia un po' costosetta, ma dall'alto oltre al paesaggio chissà che non si riesca a fare una bella ripresa aerea - a buon intenditor...). Comunque rimanendo a valle nei pressi della stazioncina di Valbruna/Lussari si può scattare qualche buona foto, ma personalmente preferisco fare ancora un po' di statale per ritrovarmi in un punto ove si può dire ci sia un piccolo paradiso di siti. Dopo aver oltrepassato il bivio suddetto vi ritroverete a sottopassare l'autostrada e poco dopo sulla vostra destra potrete notare tra i piloni della stessa la linea ferroviaria, che poco più avanti sarà sovrapassata anche dalla statale. Il posto è questo! Esso parte della stazione di Camporosso (il paese dista dal punto dove vi trovate meno di un km in linea d'aria e la stazione è nei pressi del paese) e seguendo la ferrovia, che fra l'altro corre tra bellissime abetaie, arriva fino quasi alla stazione di Valbruna. In pratica é un sito lungo circa km 4 ricco di spunti visto la grande quantità di curve presenti; è presente anche un ponte in ferro (luce 10 m circa) e tra il ponte della statale e quello dell'autostrada si trova anche il culmine della linea. La pendenza della linea è chiaramente visibile soprattutto lato Camporosso (22‰).

Non esistono particolari indicazioni per le riprese nel senso che da qualunque parte arrivino i treni si ottengono buone immagini; stesso discorso per le stagioni (con una preferenza per l'inverno).

Si fa notare invece la assoluta necessità di prestare la massima attenzione ai convogli in quanto spesso vi ritroverete vicino ai binari, ancor maggiore deve essere questa attenzione con presenza di neve e/o di nevicate in quanto sia l'una che l'altra hanno la proprietà di attutire di molto il rumore.

E adesso alcuni miei suggerimenti: un posto buono per fare delle foto originali è il ponte a cui ho accennato più sopra mettendosi nell'alveo del torrentino (asciutto per la maggior parte dell'anno) e stando con il ponte autostradale di spalle si possono riprendere i convogli da una prospettiva non comune. Qualche decina di metri più avanti verso Camporosso si trova la tabella del Culmine, li si possono riprendere i treni a fianco di essa, meglio se i convogli arrivano da Pontebba e con un po' di fortuna si può assistere in questo punto allo sgancio della spinta in coda che avviene in corsa e solo per i convogli provenienti da Tarvisio.

Un ultimo consiglio: durante le passeggiate nel bosco tenete sempre la macchina pronta potreste trovarvi a breve distanza con qualche capriolo e simili. Ripartiti da questo posto puntiamo verso Tarvisio (siamo proprio incontentabili!!). Ivi giunti ci si troverà davanti ad un bivio: la strada di sinistra dopo aver sottopassato la ferrovia si dirige per il centro, quella di destra va invece a Fusine Laghi ed al confine con la Slovenia. Un punto fotografico è proprio il sottopassaggio qui le foto è meglio farle ai treni provenienti da Pontebba.

Proseguendo sulla strada per il centro di Tarvisio si oltrepassa la chiesa (a destra) qui c'è un parcheggio ma é a pagamento, poco più avanti (a 200 m) si troverà uno spiazzo a destra, parcheggiate qui. Detto spiazzo è in posizione panoramica sulla stazione di Tarvisio Città. Anche qui le inquadrature più belle si ottengono con i treni in arrivo da Pontebba (sempre secondo i miei gusti), quindi andate verso la chiesa. Giunti davanti ad essa potrete osservare sulla sinistra una torre e sulla destra una seconda torre posta però dietro l'edificio sacro, il sito è là. Arrivati presso la seconda torre troverete sulla destra una scaletta scendetela e avrete la stazione in curva proprio davanti a voi. Qui invece è meglio attendere i treni provenienti da Tarvisio Centrale; tra l'altro da questo punto potete vedere l'altro sito che

*Doppia di 740 transita sul Culmine (R. Chiandussi)*

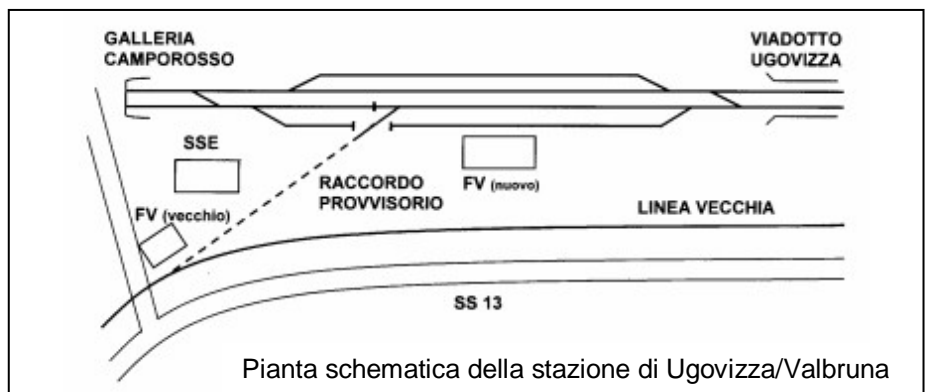
si trova in stazione e permette di riprendere il treno con sullo sfondo la chiesa (che detto per inciso merita una visita).
Riprendiamo il cammino con la nostra auto dirigendoci verso il confine con l'Austria, dopo poco troveremo un bivio (diritti Austria, sinistra Fusine/Slovenia/Tarvisio Bassa), si gira a sinistra (ATTENZIONE usare molta prudenza nella svolta l'incrocio, è in curva e qui gli automobilisti corrono...). Entrati nella strada, dopo una curva in discesa e prima del sottopasso della statale c'è uno spiazzo parcheggiate qui e proseguite a piedi; oltrepassato il ponte la strada gira a destra e imbocca un lungo rettilineo in discesa che termina con una curva a sinistra sotto un altro ponte questa volta ferroviario. A sinistra di detto rettifilo c'è un filare di alberi e dietro ad essi la ferrovia che qui è in contropendenza rispetto la strada. Non esiste un punto specifico per le foto ed entrambe le direzioni di marcia dei convogli si prestano alle riprese, l'unica avvertenza che posso dare è quella di stare attenti a dove mettete i piedi dato che il terreno è scosceso e con molti arbusti che possono anche essere d'impaccio nei movimenti ed il rischio di cadere sui binari o comunque molto vicino ad essi non è poi così remoto.
Lasciato questo sito si procede lungo la strada, oltrepassato il già citato ponte della ferrovia si noterà che la strada scende verso valle con un ampio tornante; se vi porrete poco distante da esso potrete fare delle foto con i convogli che passano dominanti sulla valle. La posizione migliore ve la darà la vostra sensibilità e anche la vostra attrezzatura fotografica.
Con queste ultime note si conclude questo secondo articolo dedicato ai siti fotografici, ma prima di chiudere, un invito, se tra i lettori qualcuno ha dei punti fotografici diversi, e perché no migliori, allora prenda carta e penna e li segnali, i consigli saranno sempre graditi dalla redazione.

Denis Carlutti

# News

Nei giorni 21, 22, 24 e 25 giugno si sono svolti i lavori di sostituzione della linea aerea nel tratto da P.M. Vat a Udine. Questo ha causato la deviazione di tutti i treni durante il mattino, mentre nei pomeriggi il traffico riprendeva normalmente (a causa dello scarso numero di treni inviati per questa linea). Durante la mattinata del 21 è stato smontato il cavo dai pali vecchi ed è stato rimontato su quelli nuovi sul tratto da Bivio Vat al primo tirante (P.L. di via Pola). Il giorno 22 invece è stato eliminato tutto il vecchio cavo da quest'ultimo tirante fino in stazione ed è stato teso quello nuovo. Il lavoro è stato svolto da due squadre della ditta Trevisan S.r.l. di Portogruaro. La prima, che seguiva il convoglio con le bobine del filo, era composta da un carrello-scala che fissava il filo di contatto alle mensole e da un carrello che alzava tramite un braccio idraulico la fune portante, che veniva fissata dal secondo carrello. La seconda squadra invece fissava i pendini della linea aerea. Il convoglio con le bobine era invece composto da un carrello scala, da un Köf con gru, sempre della Trevisan, dal 214.4104 e da un pianale Rmms caricato con le bobine di filo ed un argano che passava i quattro cavi. Il 24 è stato teso il cavo dal tirante di via Pola al tirante di via Don Bosco (Bearzi) mentre il 25 da via Don Bosco fino a Vat. Il primo treno a trazione elettrica che ha percorso la linea è stato un merci proveniente da Tarvisio al traino di una E652.

Lorenzo Pantani

L'undici luglio è stato effettuato, a cura del Museo di Trieste, un treno speciale da Trieste a Tarvisio C.le. Il convoglio, trainato dall'E 626.238 del museo, era composto da 4 carrozze del treno storico: 2 centoporte castano/isabella, 1 centoporte verde e la 3 assi. Il viaggio di andata, svoltosi al mattino, è stato un po' disturbato dalla pioggia, mentre il ritorno è stato allietato da un bel sole e, grazie alla pioggia, da una temperatura più che accettabile. Il treno ha effettuato soste a Valbruna-Lussari, Camporosso e Tarvisio Città. L'affluenza è stata buona e l'orario, nel complesso, stato rispettato.
A questo punto si inserisce una nota malinconica: questo era molto probabilmente, a meno di sorprese dell'ultima ora, l'ultimo treno speciale a percorrere la vecchia Pontebbana. Infatti, i responsabili della SAT di Trieste hanno confermato che questo era il loro ultimo treno per Tarvisio; si auspica in un ripensamento o nell'interessamento di altre associazioni. Ciò è dovuto al fatto che il vecchio tratto Pontebba-Valbruna chiuderà tra novembre e dicembre per lasciare il posto al nuovo tracciato. Quello da Valbruna al confine sarà aperto l'anno prossimo, secondo fonti ottimistiche, o tutt'al più entro 2 anni.
In ogni caso i lavori proseguono celermente: la tratta tra Pontebba e Valbruna è già completamente elettrificata. Per inciso quest'ultima stazione si chiamerà Ugovizza-Valbruna; i cartelli sono già stati posizionati. Non sono stati ancora realizzati l'allacciamento a Pontebba ed il raccordo tra la linea nuova e la vecchia a Valbruna, ma i pali sono già stati posizionati. A Valbruna anche l'edificio della sottostazione elettrica è quasi pronto ed anche nel piazzale si stanno montando i vari tralicci. Anche a Pontebba si nota un certo lavorio, infatti, sul lato Udine sono stati posati 3 nuovi portali e vari pali sono stati spostati, anche di un solo metro dai preesistenti. Evidentemente è previsto un cambio nella geometria della catenaria e forse dei binari, che secondo i progetti dovrebbero ridursi a non più di 8. Nella sta-

Pianta schematica della stazione di Ugovizza/Valbruna

zione di Laglesie San Leopoldo, già da tempo chiusa e impresenziata con telecomando da Pontebba, è stato soppresso il binario d'incrocio con l'asportazione degli scambi. Una cosa simile era già avvenuta con due binari di sosta ad Ugovizza. Lavori sono in corso anche a Camporosso, sembra che verranno tagliati i binari a partire dal quarto.
Con la chiusura di questa tratta saranno soppressi una ventina di chilometri di ferrovia ed i seguenti impianti: un P.L. a San Leopoldo sulla vecchia SS 13, l'ex stazione di Laglesie S. Leopoldo, 3 P.L. a Bagni di Lusnizza, la stazione di Bagni di Lusnizza, un P.L. a Malborghetto, l'ex stazione di Malborghetto, 2 P.L. ad Ugovizza, la stazione di Ugovizza e la Fermata di Valbruna. Nel periodo di transizione avremo due stazioni a Valbruna: la nuova in servizio e la vecchia chiusa, ma con i treni che le passano ancora davanti. In seguito, con la chiusura del restante tratto, saranno eliminati questi impianti: un P.L. a Valbruna, (il Culmine), un P.L. a Camporosso, le stazioni di Camporosso, Tarvisio città e Tarvisio C.le. Con quest'ultimo atto Tarvisio resterà con una sola stazione, Boscoverde. Fino agli anni '50 ne aveva ben tre: Città, Centrale, Boscoverde.

Denis Carlutti

Il 13 luglio è stato posato il cavalletto che sosterrà il ponte sul torrente Slizza nei pressi del confine di Coccau. Questo ponte, che si trova all'uscita della galleria Leila e che supera oltre che il torrente anche l'autostrada, è a struttura mista calcestruzzo-acciaio ed è lungo 170 metri con sviluppo in curva (raggio 500 m). La campata centrale, quella dove è stato il cavalletto, è lunga 85 m e poggia su versanti molto ripidi. Ora vengono posate le travate del ponte, dopo di che anche quest'ultima grande opera del raddoppio della Pontebbana sarà completata.

Claudio Canton

Il Comune di Udine ha deciso di rinunciare ai 16 miliardi stanziati (6 messi a disposizione dalle FS e 10 dalla Regione) per l'eliminazione di 4 passaggi a livello compresi nel tratto urbano di Udine della Pontebbana. Il progetto prevede la realizzazione di 4 sottopassaggi in via del Bon, via Pola, via Cividale ed al Bearzi in previsione del raddoppio del tratto Udine-P.M. Vat, la cui sede è già pronta su quasi tutto il percorso. Infatti, si userebbe la sede predisposta a fianco della Pontebbana per la mai completata Udine-Maiano; rimarrebbe da predisporre un breve tratto di circa un chilometro dal Bearzi a Vat. Altra tesi portata quale motivazione del rifiuto dei lavori è che le rampe dei sottopassaggi sarebbero troppo ripide e penalizzerebbero gli abitanti delle vie interessate alle opere. Inoltre gli amministratori comunali ripropongono la vecchia tesi dell'eliminazione della tratta ed il suo spostamento sulla linea di circonvallazione, per eliminare la "barriera" costituita dalla ferrovia. E' stata anche rispolverata l'ipotesi di un interramento della linea, ma le FS hanno già fatto sapere di non avere finanziamenti sufficienti per realizzare l'opera (costo stimato 400 miliardi). E già la stessa sostituzione completa della linea aerea su questa tratta indica la volontà delle ferrovie di eseguire il raddoppio su questa sede. Anche la Provincia è intervenuta, invitando il Comune a non rifiutare questa opportunità di risolvere i problemi causati dai P.L. in questa zona di Udine, precisando che quello presentato è solo un progetto di massima. Attendiamo ora gli sviluppi di quella che il Messaggero Veneto ha definito "la guerra dei sottopassi".

Claudio Canton

Il 3 agosto sono transitati tra Tarvisio e Camporosso ben 2 treni cantiere dell'impresa I.C.E.. Il primo diretto a Camporosso era formato da una locomotiva ex DB 260 in testa ed una ex DB 211 in coda con una composizione di carri pianali che trasportavano traversine ed attrezzature per la posa dei binari. Il secondo di ritorno a Tarvisio era composto dalle stesse macchine che trainavano alcuni carri tramoggia ed una rincalzatrice. A Camporosso era presente altro materiale della ditta (rincalzatrice e carri), mentre a Tarvisio C.le erano ricoverati altri carri e rincalzatrici ed un'altra ex DB 260.

Denis Carlutti

Il giorno 14 giugno alla stazione del P.M. Vat c'era un gran numero di mezzi da cantiere convenzionali e non. Da lato Udine verso Tarvisio erano presenti sul tronchino di sicurezza una rincalzatrice e una macchina per rassettare la massicciata della ICE; sempre sullo stesso tronchino era fermo uno strano pianale a due assi (lungo circa 3 metri) con delle piccole sponde e su un frontale una piccola garitta larga come l'intero pianale, sul quale era caricato un piccolo serbatoio che probabilmente trasportava catrame. Proseguendo lato Tarvisio, sui tronchini che finiscono vicino al fabbricato erano fermi due carri betoniera con un carro chiuso a pareti scorrevoli caricato con materiale inerente ai lavori in corso nella stazione. A fianco a questi mezzi c'era un convoglio composto dal Köf, ricostruito dalla Bulfone, che monta una piccola gru, un pianale tipo Rmms, due carrelli per revisione e montaggio linea aerea, un carrello con una bobina di filo e una draisina con gru (questo convoglio aveva appena finito di tendere il nuovo filo telefonico).
All'interno, invece, della nuova Bulfone c'erano due diesel a due assi ex DB gruppo 335 (discendenti dei Köf), uno in livrea bianca e blu e l'altro in livrea rossa e blu, e una 280 fresca di verniciatura e ferma sui cavalletti, poiché i carrelli erano in revisione. Lungo il binario di sicurezza per l'uscita della Bulfone, erano fermi un diesel della O&K, numerato T28, un diesel della Deutz a 4 assi con le bielle smontate (anche questo fresco di revisione) ed un diesel del quale ignoro il costruttore a causa della mancanza di una targa di identificazione (oltre a quella della Bulfone).

Lorenzo Pantani

*Il carro con il serbatoio presente al P.M. Vat*

# Già 11 milioni di tonnellate di merci attraverso il tunnel della Manica

Il traffico di treni che transitano sotto il canale della Manica dovrebbe totalizzare nel 1999 3,5 milioni di tonnellate, di cui 2,4 di traffico combinato, 177.000 tonnellate di auto e 950.000 tonnellate di merci convenzionali.
Intanto, gli operatori commerciali SNCF, EWS ed Eurotunnel il 1° giugno hanno festeggiato il quinto anniversario del transito del primo treno merci; in cinque anni sono state trasportate circa 11 milioni di tonnellate di merci con 32.600 convogli (478.000 vagoni).
Il combinato ha rappresentato il 60% dell'intero traffico; le vetture nuove di fabbrica che hanno sottopassato la Manica sono state 550.000; tuttavia, il 1998 non ha dato risultati incoraggianti avendo totalizzato 3,1 milioni di tonnellate, meno di quanto previsto e l'inizio del 1999 non è stato incoraggiante.
Vi sono però ragioni sufficienti per far prevedere ottimi risultati per il futuro: il previsto aumento del traffico globale del 40% nei prossimi dieci anni, la prevista assenza di nuove autostrade, la necessità di proteggere maggiormente l'ambiente dall'inquinamento atmosferico, sono motivi tali da aprire prospettive incoraggianti per l'Eurotunnel.

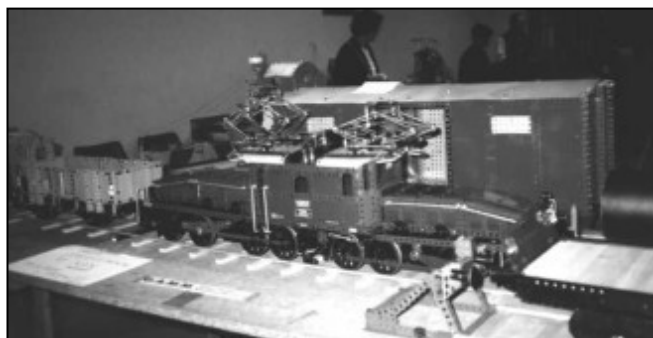
Alessandro Fanutti

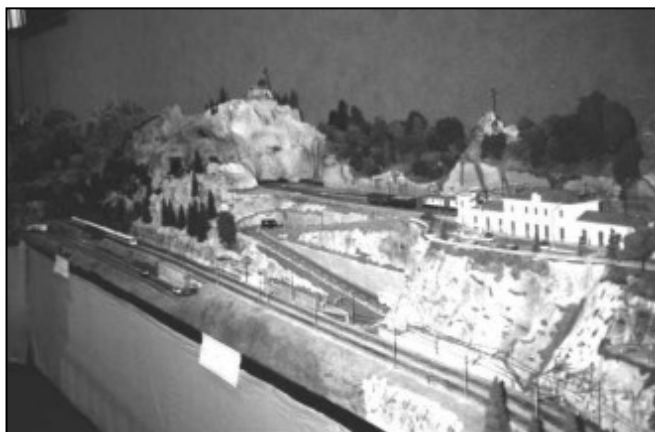
# Ultima ora

Il sindaco del Comune di Tricesimo è sempre più convinto di ripristinare la tranvia Udine-Tricesimo-Tarcento per decongestionare il traffico sulla SS 13 Pontebbana.
Durante una conferenza stampa sono stati presentati gli studi eseguiti ed i progetti.
Anche la Regione si è dichiarata disponibile a finanziare i progetti di metropolitana leggera.
Maggiori ragguagli sul prossimo numero.

Claudio Canton

# Fossano Model Expo

Nei giorni 4, 5, 6 giugno 1999 (venerdì, sabato e domenica) si è svolta in Fossano la 3ª mostra di modellismo, intitolata "Fossano Model Expo". Allo spettatore è balzata subito agli occhi la maggiore disponibilità di spazio rispetto all'anno scorso, infatti oltre che in stazione FS, la mostra si articolava nel castello Acaja, sulla relativa piazza di questi (al posto di piazza d'Armi degli scorsi anni) ed in alcuni locali dell'Istituto Salesiano. In questo modo i visitatori hanno trovato tutti i locali deputati alla manifestazione dislocati in poco spazio, mentre gli anni passati occorreva camminare parecchio.
Quest'anno ho partecipato non più come singolo espositore, ma insieme al Gruppo Modellistico Saviglianese di cui faccio parte da parecchio tempo. Eravamo ben attrezzati, con la nostra vetrina da 6 x 1,5 metri, che faceva bella mostra di sé anche vuota, nei colori bianco (piano di appoggio dei modelli), verde (finiture) e con i cristalli di protezione dai "troppo curiosi". Come già nel 1997 e nel 1998 mi sono "fatto conoscere" per l'adesivo SAT... Personalmente ho esposto solo treni, tra cui la AD 800 FUC (vedi Tutto Treno 100) che in compagnia della ALn 663 FUC Lima e del carro chiuso grigio della Sagi erano gli "ambasciatori" del Friuli. Oltre a ciò facevano bella mostra altri rotabili quali la carrozza di Zanatta dell'ETR 500, la sogliola G&G Rail, il Köf Brawa castano/isabella, una carrozza russa (Sachsenmodelle), una magiara (Roco), carri per il pietrisco (Sagi e G&G Rail). Oltre a questo ho esposto i miei articoli in resina, che hanno suscitato buon interesse: la carrozzeria in resina dell'ETR 500 in scala N ed il telaio (parte verde) dello stesso rotabile in scala H0. Anche questi prototipi hanno interessato i visitatori, anche se per non-conoscenza ferroviaria qualcuno gli ha scambiati per pezzi del Pendolino…
Del GMS ero l'unico a esporre treni, ma in compenso c'erano ottimi modelli di navi, motosiluranti, pescherecci, barche a vela, motoscafi, soldatini, FIAT Panda elaborate Telecom, ecc. Non mancava neppure un villaggio western in vero legno e la Mole Antonelliana realizzata solo in legno compensato lavorato al traforo. Noi del GMS eravamo nella palestra dell'Istituto Salesiano, vicino all'entrata, per cui attiravamo subito l'attenzione dei visitatori.
Cominciando un ipotetico giro per la mostra, e cominciando dalla stazione FS, il visitatore si trova di fronte ad una sorpresa. Infatti c'è solo un convoglio storico (si fa per dire) composto da una E 428 e tre carrozze centoporte in livrea grigio ardesia. Tutto qui! Per esempio nel '96 vi erano alcune carrozze dell'ETR 500 ed una vaporiera, l'anno scorso il Pendolino diesel, che in teoria avrebbe dovuto esserci anche quest'anno, cosa poi sfumata. Non sapendo bene se ridere o piangere per questa "abbondanza", l'appassionato scatta qualche foto, esce dalla stazione e spera di vedere qualcosa di meglio altrove. Si dirige allora all'Istituto Salesiano, dirimpetto alla stazione, e pagando le 7.000 lire di tassa si avvia verso il primo padiglione del modellismo. (Il sottoscritto, visibilmente emozionato per questa manifestazione ha pure dato del tu alla cassiera, la quale avrà avuto ancora un aspetto piacevole, ma 50 anni non glieli toglie nessuno! Bella figura). Ad ogni modo l'ingresso di 7.000 lire (l'anno scorso 5.000) è stato uno dei fattori negativi, in quanto molte persone non so-

*Il coccodrillo SBB realizzato con il Meccano (foto A. Isoardi)*

no entrate perché hanno ritenuto troppo esosa una tale cifra. Ricordo che nel 1996 e nel 1997 l'ingresso era gratuito e c'era molto più materiale esposto!
Cominciando dalla sala superiore (dove gli anni scorsi c'erano i plastici) si poteva osservare il diminuito spazio, circa 1/3, causa la costruzione di nuove aule. Ad ogni modo erano in mostra ottimi lavori eseguiti esclusivamente con profilati metallici del Meccano. Gli autori fanno infatti capo al GAMM, ossia il Gruppo Amatori del Modellismo Meccano. Tra le loro opere vi erano locomotive (coccodrillo SBB, vaporiera a tre assi DB), e carri merce in scala 1/10. Opera veramente bella ed imponente era la basilica di S. Antonio di Padova, realizzata nel 1995, da un amatore di Bergamo. L'aereo dei fratelli Wright, la funicolare del lago di Como, moto e sidecar, navi, ingegnosissimi meccanismi in movimento, alcuni a mano ed altri con motore elettrico, nonché un bell'effetto luce completavano questo quadro, in cui non poteva mancare il classico autobus a due piani di Londra.
Scendendo nella palestra, non si poteva non vedere la mitica FIAT 500 C "Topolino", del 1948, con targa a 5 numeri (CN 32113). Un esemplare molto ben preservato anche negli interni, ma ormai solo statico. Nella palestra, vera meta dei fermodellisti, oltre alla nostra vetrina si poteva avere subito una gradita sorpresa: in qualità di rappresentante del DLF di Firenze era infatti presente il Sig. G. Barbetti, con consorte, coautore del libro "Guida al modellismo ferroviario". Nelle sue vetrine erano esposti alcuni pregiati modelli della ditta AGM di Andrea Gerbi, in ottone fotoinciso. Il bagagliaio esposto, per esempio, presentava come particolari interni alcune casse, sedie ed una bicicletta! Altri pregevolissimi modelli d'ottone realizzati mediante tornitura, fresatura, ecc. erano la locotiva USA Big Boy in scala 1, opera del Sig. Tricarico, oppure i tram, le vaporiere USA e SNFT di Adriano Betti Carboncini in scala 1/87. Ottime riproduzioni erano pure i modelli di navi e barche, sempre opera dei soci del DLF di Firenze. Infine, sempre della stessa associazione, erano gli ottimi diorami ferroviari di G. Mutolo.
C'erano poi delle ottime casette in varie scale di riproduzione in vera pietra, realizzate "pietra su pietra" con grande pazienza, ed in vendita. Dello stesso autore erano disponibili dei piccolissimi attrezzi per lavori di giardinaggio o di campagna (pale, rastrelli, ecc.) oltre che dei bellissimi lumi a petrolio.
Era poi presente il gruppo ARCA di Torino, con un bel diorama di stile FS, comparso sulle riviste specializzate in occasione dell'ultima manifestazione di Novegro, un piccolo plastico a scartamento ridotto in stile SBB, con tanto di neve e ... sciatori, cabinovie ecc. ed un piccolo plastico in scala N di stampo marcatamente germanico.
Un bel plastico era quello degli amici del Cunifer di Borgo S. Dalmazzo, che attirava molti sguardi per le sue notevoli dimensioni e per la possibilità di veder circolare contemporaneamente 5/6 convogli. Anche il sistema Car-System della Faller attirava l'attenzione.
Molto interessante è stato parlare con i rappresentanti del gruppo Mantua di S. Francesco al Campo (luogo dove nel 1997 cadde un aereo russo ...). Questa associazione sta realizzando in scala H0 e con una fotoincisione "casalinga" alcuni modelli della ALb 80, con gli interni che saranno in vero legno, i rivestimenti in vera stoffa ed i personaggi saranno anch'essi autocostruiti in fusione. Siccome verrà posta in vendita ho chiesto il prezzo, ma purtroppo era come al solito un po' salato: circa un milione! Ad ogni modo il gruppo è piuttosto attivo, infatti realizza serate a tema, per esempio una sarà dedicata alla fotoincisione (!).
Sulle tribune della palestra erano esposti i modelli RC di aerei, elicotteri e scafi del gruppo di Fossano, che però ha adepti anche a Torino. Tra gli aerei mi hanno impressionato molto i jet, che hanno dato una vera e propria dimostrazione di forza una sera, quando sono stati provati i motori di alcuni modelli. Gli elicotteri sono stati usati per una battaglia contro un carro armato, il sabato dopo cena, con tanto di proiettili, razzi, esplosioni, ecc., per terminare con la distruzione (simulata) del carro. A questo punto arrivava l'elisoccorso e un'autoambulanza, con tanto di sirena a tutto volume! Questa uscita un po' a sorpresa è stata a lungo applaudita dal numeroso pubblico presente, in mezzo ai fumi della battaglia.
Un altro plastico in esposizione era quello intitolato "Valli del Cuneese", ampliato rispetto agli anni passati. In particolare erano curate le serre con relative piante all'interno, contadini con le carriole cariche, buona anche la palificazione della linea aerea autocostruita e dettagli come la casa in costruzione con le travature del tetto in evidenza. Ma l'oggetto che colpiva il visitatore appena entrato era la riproduzione del castello di Fossano fatto solo con lattine incollate col silicone! C'erano praticamente tutte le bevande, compresa la birra Moretti. Gli organizzatori/esecutori di tale progetto sono dei giovani scout di Fossano, che hanno anche indetto un concorso per indovinare il numero di lattine impiegate (che ho poi scoperto essere circa 8.000).
Sul piazzale dell'istituto sono state organizzate anche delle esibizioni per auto RC con motore a scoppio, e qui se ne sono viste di tutti i colori, soprattutto incidenti rovinosi (rottura di un semiasse ...) con conseguente "gioia" dei proprietari. Sullo stesso piazzale si potevano ammirare alcune autocostruzioni in scala reale di

*Il plastico del Cunifer (foto A. Isoardi)*

prototipi realmente esistiti, come la X 1/9 Fiat del 1970 (modello omologato per le corse fino a 250 Km/h), o l'elaborazione piuttosto drastica di una Renault 5, realizzazione eseguita con profilati in lamiera. L'autore di questi lavori, un carrozziere di Piobesi (TO) si è detto disponibile a lavori su commissione.
Infine si poteva andare al castello Acaja ed agli stands situati sul piazzale di quest'ultimo. Dentro gli stands colpiva subito, per le dimensioni, il plastico di Piombino, in posizione centrale. Altro plastico era quello della Fleischmann, che vantava anche un proprio stand con molto materiale in esposizione.
Come anche l'anno passato sono tornati i soci dell'AFI (Amici Ferrovia Italia) di Milano con il loro plastico, su cui l'anno scorso feci viaggiare la AD 800 di Pierpaolo Pezzano.
Lateralmente c'erano gli spazi per le riviste del settore (Mondo Ferroviario ed i Treni, mentre Tutto Treno mancava), per i negozi (di Milano e di Alba), e poi alcune Ditte, tra cui Il Treno, Falegnameria Tiboldo per le vetrinette in legno e vetro, l'importatore Doc Model di Cuneo, Artuffo di Torino, la Gieffeci, la Lima/Rivarossi che mostravano le confezioni dei Pendolini, dell'ETR 220 serie galletto e confezioni varie con sole carrozze.
Vi era lo stand di un appassionato che presentava esclusivamente Ferrari di F1 in varie scale. Faceva ottima mostra di sé una carrozza tipo "centoporte" in scala 1 con porte realmente apribili e già esposta gli anni passati, ma sempre molto interessante, realizzata in ottone e rame. Sempre in tema era presente il modello in grande scala della locomotiva a vapore FS "2-2-0", proveniente da Torino, al vero trainante convogli sulla Torino-Milano. L'unica etichetta riportata, oltre a queste scarne informazioni, diceva che la velocità massima era di 90 Km/h, era del 1890 e il gruppo di appartenenza era il 8583. Certamente si poteva apporre una scheda tecnica più esauriente. Infine erano presenti pure le FS, ma in un piccolo e poco visibile stand dotato solo di video, depliant informativi sui viaggi speciali a vapore e con un incaricato che sapeva poco o nulla ... su tutto. La maquette del muso dell'ETR 480 faceva da sfondo in questo quadro un po' desolante.
Nel castello, come gli anni passati, si presentavano al visitatore una serie di divise militari posizionate su appositi manichini, esemplari di epoche diverse. Ottimi erano invece dei piccoli diorami chiusi, con vetro anteriore, che davano un'ottima impressione di profondità della scena. Tra queste opere vanno ricordate: La morte di Re Artù, La statua del David, L'investitura. Opera fuori dal comune soprattutto per le sue dimensioni era la riproduzione della grande caserma di Fossano, misurante circa 2 x 1,5 metri. Ovviamente anche qui non potevano mancare i "soliti" mezzi militari, tutti appartenenti alla 2ª Guerra Mondiale. Molti soldatini in resina o piombo erano racchiusi verniciati o meno in apposite vetrine. Erano presenti anche i Vigili dei Fuoco, sia con un loro stand che con mezzi d'epoca (compresa la mitica Bianchina "Station Wagon" di Saluzzo) e molte foto di alcuni loro interventi. In una stanza a parte erano presenti i mezzi navali, alcuni dei quali hanno partecipato la domenica alla battaglia navale (navi da guerra, sottomarini, pescherecci...).
Riassumendo un po' le cose si possono fare le seguenti considerazioni. Visto il prezzo d'entrata molti visitatori sono stati scoraggiati alla visita, per cui si è perso del pubblico, i pass per andare/venire senza problemi per gli espositori sono stati dati in numero molto ridotto (per noi solo 6 su 15 richiesti). Il pubblico non è stato molto numeroso e forse nemmeno molto preparato al modellismo in genere (ho orecchiato alcune conversazioni), pochi chiedevano informazioni. Per quanto riguarda i treni veri aggiungo solo che le FS potevano fare molto di più… Purtroppo è mancata del tutto la sezione dedicata al vapore vivo. Per contro va riportato il maggior spazio espositivo rispetto all'anno passato. Tutto sommato ho quindi riscontrato alcune pecche, ma anche qualche barlume di luce: ben venga per il futuro!

Alberto Isoardi

# TV fermodellistica

## Ma non è la RAI, o altra italiana

Il giorno 23 maggio l'emittente slovena Tele Capodistria ha trasmesso nell'ambito della trasmissione "Istria e dintorni" un servizio dedicato al fermodellismo. Il reportage era dedicato ad un plasticista triestino, Angelo Battistella, questo il suo nome, che nella sua casa giuliana ha costruito un plastico americano in scala H0 di dimensioni notevoli (ad occhio 5x4 m). Il filmato, della durata di 10 minuti, ha mostrato vari aspetti del plastico, soffermandosi molto sui particolari. L'impianto, secondo una consolidata tradizione d'oltreoceano, ha un nome e riproduce una ferrovia di fantasia, che però viene riprodotta in modo verosimile. La linea porta il nome Tall Pine Railroad (Ferrovia dei Pini Alti) ed è ambientata nella California settentrionale. Vi circolano vaporiere e loco diesel che trainano merci di una trentina di carri. L'impianto è dotato di impianto sonoro che diffonde suoni tipici ferroviari ed anche d'ambiente.
L'autore dispone anche di una biblioteca di libri e riviste U.S.A., che ovviamente trattano di ferrovie americane. I libri sono oltre 400 ed i più vecchi sono del 1948.

Denis Carlutti

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 14– Anno 4 (N° 3 / 1999)
Allegato al Supplemento N° 1 al N° 6- Settembre '99 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio